

# 自転車ステーション及び自転車小売専門店訪問

## 1. 自転車ステーション

ノルトライン・ヴェストファーレン(NRW)州は、環境保護のため交通手段の結合を強化し、自転車交通の促進、駅を美化させる州の計画として「NRW 州における 100 ヶ所の自転車ステーション」を 1995 年より実施している。現在、州内には各駅に接続する 52 箇所の自転車ステーションがある。これら自転車ステーションは単なる駐輪場ではなく、整備・補修場、レンタサイクル貸出所及びサイクリスト向け各種情報コーナー等の複合機能を持つ施設である。ステーション利用料金は 1 回 70 セント(109 円)、1 ヶ月 7 ユーロ(1,085 円)更に 1 年間 70 ユーロ(10,850 円)である。なお、これらステーションの殆どは各地域の非営利団体が運営している。

### ①エッセン中央駅

エッセン市は人口 58 万人(2007 年現在)、デュッセルドルフ市、ドルトムント市とともにルール工業地帯の中核をなす都市である。自転車ステーションもその都市規模に応じた施設を予想していたが、エッセン中央駅高架下の自転車ステーションは、薄暗く寂しい場所にあった。同ステーションは 1999 年 3 月から開始、180 台収容、常駐スタッフ 3 名、レンタサイクルは 15 台(うちタンデム 2 台)である。担当者によると、同駅は 2010 年から全面的な改修工事に入り、自転車ステーションはその間一年以上も仮設場所に移るため改修工事は一切出来ない。専用の天井がないため冬は寒く雨漏りもする状態であるが、この必要最低限のスペースと設備でしばらく我慢するしかない。駅改修工事が完了後、2011 年秋に新しい自転車ステーションが完成した際には、是非、取材に来て欲しいとのことであった。



自転車ステーション入口



薄暗い内部の様子

### ②ミュルハイム中央駅

ミュルハイム市は、上記エッセン市に隣接する人口 17 万人(2006 年現在)ほどの都市である。中央駅舎と同じく自転車ステーションも小規模である。1999 年 4 月より開始、収容台数は 150 台、常駐スタッフは 3 名程だが、専属ではなく当所以外の施設にも総勢 40 名がローテーションで勤務しており、様々な職種を経験させる職業訓練の場としても利用されている。駐輪スペースは細長く入り組んでいるため、自転車の取り出しは不便そうである。天井にはオランダ製の吊り下げ式自転車ラックもあり、

実演を見た限りでは吊り下げも楽にでき、横にスライド移動も可能で利便性は高いが、通常装備より高価なのが難点である。

またミュルハイム市では、観光自転車コースの整備、自転車関連イベントの開催など、自転車利用促進のために情報提供に力を入れており、受付の情報コーナーにはサイクリスト向けの各種パンフレットが充実していた。担当者もその説明と PR に熱心であった。ミュンスター市のような自転車都市の先例を意識し、同市でも自転車の利用者を増やしたい意向である。



駐輪スペース



整備室



この自転車ステーションはインフォメーションが充実していた

### ③ミュルハイム Styrum 駅

同駅は、ミュルハイム中央駅から2つ目の小さな駅である。自転車100台収容であり、2段式のサイクルラックが備え付けられているが、実際に駐輪されていたのは20台程度であった。専属スタッフは1名のみで、ここでは十分な修理や整備は出来ない。1997年4月から設置の自転車ステーションは、キヨスクと喫茶コーナーと共に運営されている。駅舎の余剰空間を利用して売店と自転車ステーションを合同で運営し、経費節減を目指している。自転車ステーションの設備としては極めて乏しい内容だが、担当者によると、予算規模に合わせて少しずつ整備を進めて行く方針で、これはまだ第一歩に過ぎないとのことである。この小さな喫茶コーナーが駅利用者の憩いの場となっている姿を見て、設備の大きさに囚われることなく、このような身の丈にあった運営方法もあることを知った。



自転車ステーション入口



駐輪スペース

#### ④デュースブルグ中央駅

デュースブルグ市は人口 50 万人(2006 年現在)、19 世紀から港湾施設を備えた工業都市として栄えたルール工業地帯の中核都市である。この自転車ステーションは昨年 7 月に完成したばかりで、NRW 州ホームページ上にまだ掲載されていない最新の自転車ステーションである。ミュルハイム市と同じ運営団体であったため、最新設備の見学を勧められ予定外の訪問となった。収容台数は 300 台で、主なサービス料金は点検 15 ユーロ(2,325 円)、変速機調整 12 ユーロ(1,860 円)、洗車作業 20 ユーロ(3,100 円)または手作業による清掃・点検作業 30 ユーロ(4,650 円)となっている。デュースブルグ大学など学生の利用を見込み、レンタサイクルが特に充実しており、電動アシスト車も含め数種類の車種が用意されている。またこれらのレンタサイクルは前記ミュルハイム市で述べたようなイベントでの利用も想定しており、ミュルハイム市及びデュースブルグ市での今後の自転車利用促進に向けた活動に注目したい。



正面入口と大看板



事務室兼整備室



多種多様なレンタサイクル



電動アシスト車(フライヤー社製)

### ⑤ミュンスター中央駅

ミュンスター市は人口 28 万人(2005 年現在)で、自転車都市として既に有名である。自転車ステーションも 3,300 台収容と州内最大規模を誇り、1999 年 6 月に開業して以来 9 年が経過している。駅前に着くと、モダンなステーションが目の前に直ぐに飛び込んできた。他のステーションが駅の高架下や余剰地を利用しているのに対し、市が駅前用地を確保し、その専用設備はさすが自転車の街である。その外見や規模だけでなく設備内容も充実しており、ミュルハイム市で見たものと同じ吊り下げ式ラックも多数設置され、専用の自転車洗車機や多数のロッカーまで用意されていた。担当者はこのような取材に慣れており、日本からの来客も多いためか、日本の放置自転車問題や自転車駐輪状況などもある程度理解しており、ミュンスター市では駅前の一等地に十分な用地を確保できるが、日本の地方自治体の状況と比べてこの点が大きく違うのではないかとの意見であった。

更に中央駅前の再開発計画に伴い、ミュンスター市ではこの自転車ステーションとは別に駅の反対側に更にもう一箇所自転車ステーションを建設することを決定している。2,000 台強の収容規模の設備で、合計 5,000 台強の収容能力は州内でも群を抜いている。最後に、「このサービスの質を今後も維持することが将来目標である」と語る姿は、自転車都市としての自信に満ちあふれていた。



自転車ステーション正面



内部の様子



専用の自転車洗車機



駅前放置自転車

## 2. 自転車小売専門店

今回訪れた自転車小売専門店は、ボン市から約 10 キロ離れたセント・オーガステンという街にある。最寄り駅から離れているため、20 台近い駐車スペースがあった。1 階が売り場で、2 階は事務所と倉庫、3 階は倉庫となっている。同店では、繁忙期に 1 日 100 台売り上げる日もあるそうである。



店舗外観



1F 売り場の様子

売り場にはぎっしりと数百台の自転車が陳列され、その光景に圧倒された。車種も MTB、ロードレーサー、トレッキング、シティ、電動アシスト車及び幼児・子供車と幅広い。スペシャライズド、ビアンキなど有名ブランドもあるが、それらの最上級モデルは少なく、「carver」、「LAKES」といったブランドが多数を占める。「carver」は MTB、ロードレーサーなどの高級スポーツ車を中心に価格帯は 700～1,500 ユーロ(108,500～232,500 円)。装着部品も欧米有名ブランドと遜色はない。価格帯 300～700 ユーロ(46,500～108,500 円)では「LAKES」の MTB や MTB 類型車、トレッキング車であり、価格帯とブランドの住み分けがうまく出来ている。更に高級トレッキング車には、コガミヤタ、ケトラーもあり、またケトラーをメインにエクササイズマシン類も多く揃え、自転車販売が鈍る冬季に売上げが多いそうである。完成車以外でも部品やウエア・アクセサリ類も充実しており、壁一面に並べられたシューズやヘルメット類も圧巻であった。



「carver」の MTB



豊富なアクセサリ類

自転車整備場は、同時に 8 台対応可能な広い面積であり、購入・修理後の自転車引渡しカウンターが商品売場レジとは別にある。そこには大きく見やすい作業料金表とマイスター資格書が掲げられている。更にスペシャライズドやマビックの講習会の参加者名入修了証も数点掲げられ、同店の整備技術の高さを顧客に対してアピールする形になっている。

今回は、自転車マイスターを目指して職業訓練中の若い従業員に会えた。現在、彼は二輪車整備士の自転車技術専門課程を学んでおり、店舗勤務による実技の傍ら、週 2 回は職業訓練校の座学もある。マイスター 1 名につける訓練生は 1 名で、これはマイスターの質を維持するためである。彼は毎週レポートをマイスターに提出、了承のサインを得なければならず、こうして一つ一つ課題をクリアしていく。当日店舗案内をしてくれたチーフメカニックや他のベテランメカニックはマイスターではなく、同店オーナーだけがマイスターである。近年、自転車の素材として増えているカーボンファイバー、サスペンションやディスクブレーキなどの新しい部品の整備技術や知識も求められ、マイスターになるまでには困難な道のりがあるが、マイスターになった後もそれら最新技術を取り入れ、常にレベル維持する必要がある。因みに彼は、この訓練終了後は大学に進学を希望している。彼はこの教育訓練課程を学び、自転車を一から組み上げることが出来るようになったこと、その充実感こそが一番の喜びであると語っていた。



整備作業中の職業訓練生



マイスター資格証を掲示(右端)

以上